

Déplacements Domicile-Travail

3 000 actifs de 15 ans ou + dont 44% travaillent à Soustons

Parts modales des actifs de 15 ans ou + ayant un emploi

Source : INSEE - RP2019

Pas de déplacements : 5 %

A pied : 3 %

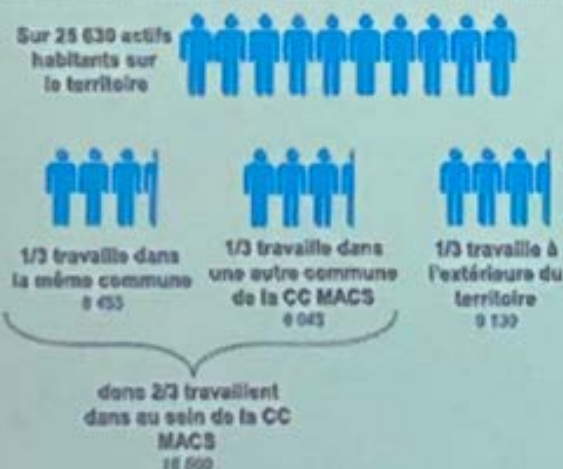
A vélo : 3 %

En deux-roues motorisé : 1 %

En transports collectifs : 3,5 %

En voiture : 84,5 %

> Flux Domicile - Travail : Où vont travailler les actifs ?



- > 83% des déplacements se font en voiture
- > 12% à pied
- > 5% en deux roues motorisés
- > moins de 1% en TC
- > alors que 71% des déplacements domicile-travail sont inférieurs à 7 km



Des distances et des temps de parcours propices à la pratique quotidienne du Vélo

Isochrones depuis le centre

- 0 à 5 min
- 5 à 10 min
- 10 à 15 min



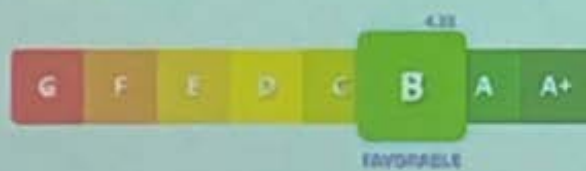
Source : C
Isochron





Soustons

82 contributions



RESSENTI
GLOBAL



SÉCURITÉ



CONFORT



EFFORT DE LA
VILLE



SERVICES
STATIONNEMENT



EVOLUTION ET
DONNÉES

Cliquez sur un thème pour consulter tous les résultats.

Tous les scores sont indiqués sur 6 points.

Soustons



Baromètre des villes cyclables

Résultats 2021

source FUB

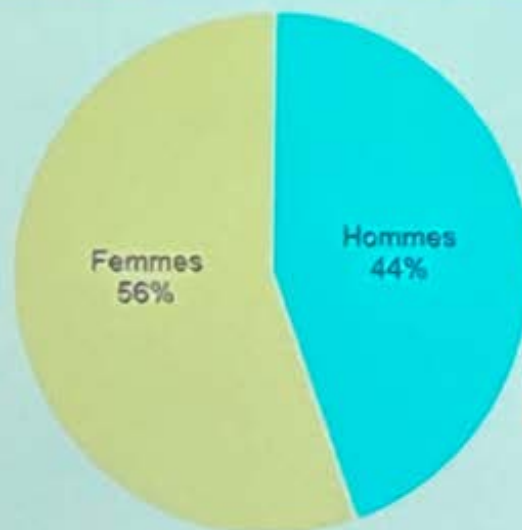




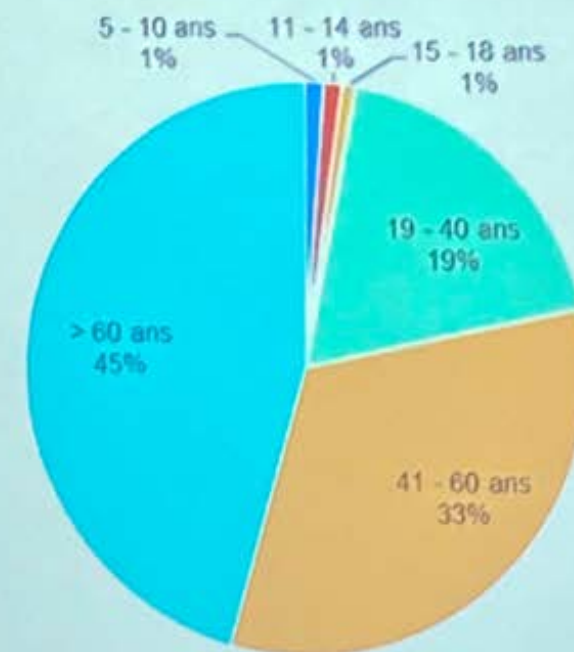
Résultats de l'enquête en ligne



272
réponses



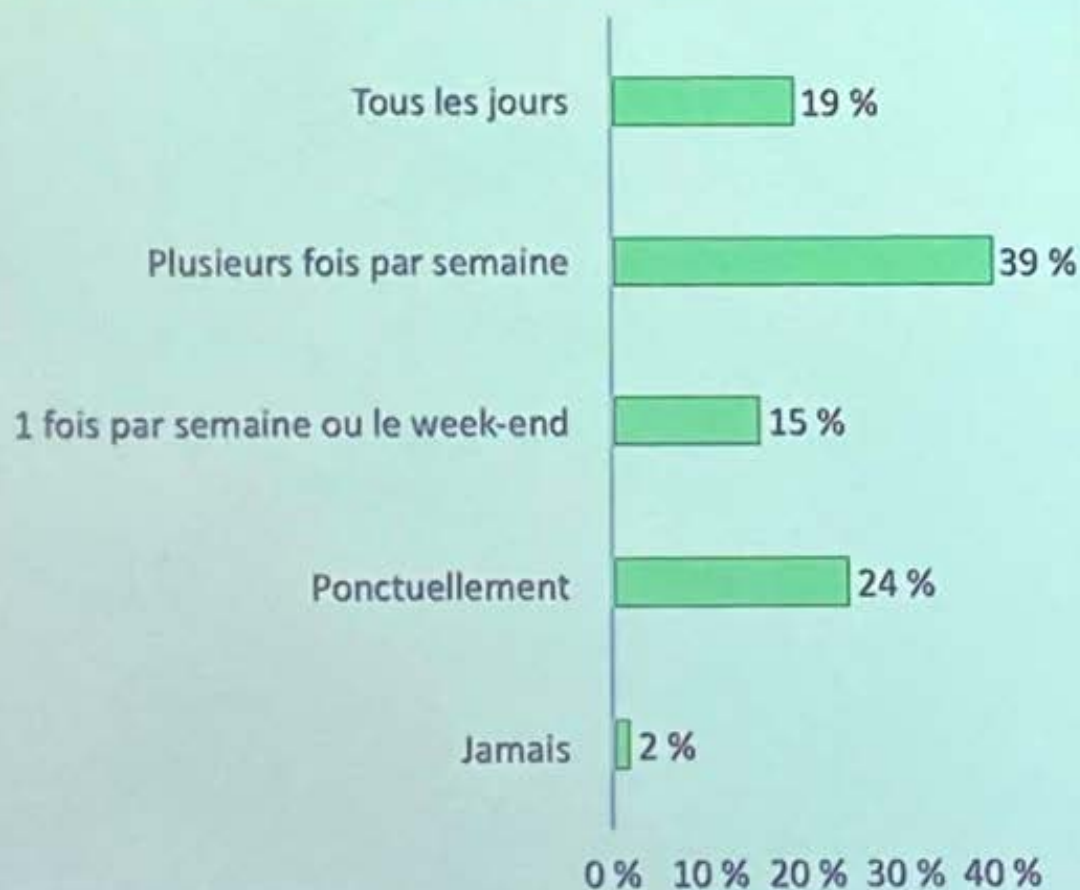
➔ Majorité de femmes
de plus de 60 ans



Résultats de l'enquête en ligne



Vous vous déplacez à vélo...



Motifs de déplacements à vélo

76%

Balade

77%

Courses

17%

Lieu de travail

11%

Écoles

3%

Arrêts de bus



Les répondants possèdent un vélo et l'utilisent plutôt régulièrement pour la balade et faire une course.



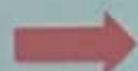
Résultats de l'enquête en ligne



Etre cycliste à Soustons : de manière générale, vous diriez...

Avis sur les propositions suivantes :

	Pas du tout d'accord						Tout à fait d'accord					
	0	1	2	3	4	5						
<i>Il est facile de se déplacer à vélo dans Soustons</i>	1%	4%	13%	35%	29%	18%						
<i>On se sent en sécurité à vélo à Soustons</i>	4%	5%	17%	40%	22%	13%						
<i>Les équipements (commerces, équipements scolaires ou sportifs) sont accessibles à vélo...</i>	3%	3%	12%	28%	32%	22%						
<i>Il est facile de stationner son vélo sur l'espace public à Soustons</i>	4%	9%	20%	28%	24%	16%						
<i>Il est facile d'accéder aux infos sur les itinéraires cyclables</i>	4%	10%	24%	26%	27%	8%						
<i>La cohabitation entre vélos et voitures sur la chaussée est possible, en toute sécurité</i>	10%	14%	30%	27%	16%	4%						
<i>A Soustons, les secteurs à vitesse apaisée (zones 20, zones de rencontres) permettent de partager la voirie de manière apaisée</i>	4%	8%	14%	37%	26%	10%						
<i>Depuis mon lieu d'habitation, je connais un ou des itinéraires me permettant de circuler à vélo vers le bourg, dans des conditions de sécurité qui me conviennent...</i>	14%	7%	13%	19%	26%	22%						



Ressenti global plutôt positif même si la cohabitation avec les voitures est parfois difficile et que les itinéraires familiers (et les détours) sont privilégiés pour gérer sa sécurité



Résultats de l'enquête en ligne



Les points de danger

Quels sont les points de danger particuliers (carrefours, rues, traversées,...) qui limitent la pratique du vélo sur le territoire communal ?

Représentation cartographique des points de danger récurrents



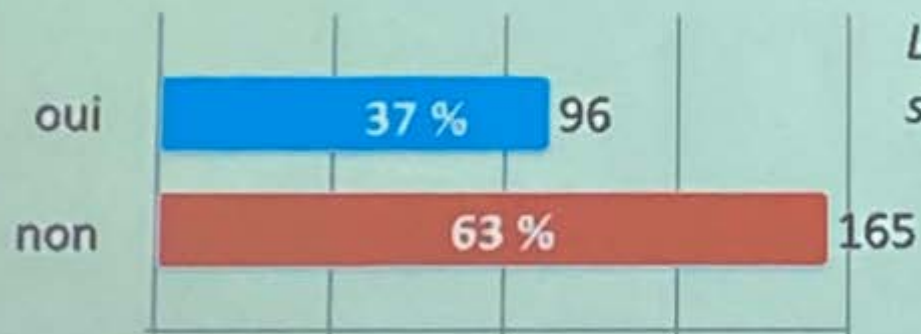


Résultats de l'enquête en ligne

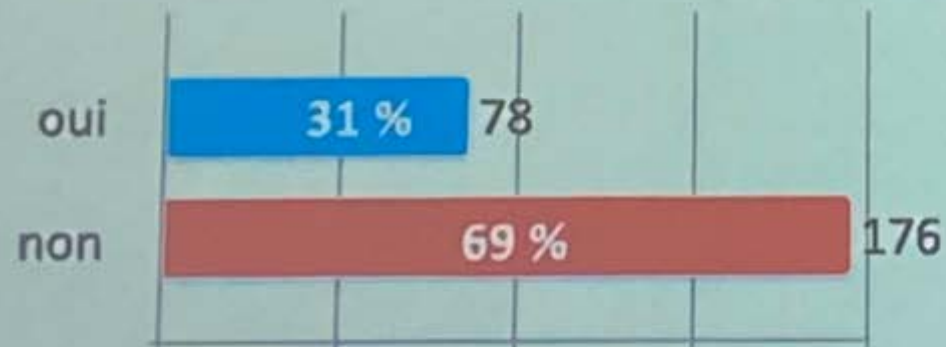


Stationnements des vélos

Le nombre d'emplacements pour le stationnement des vélos est-il suffisant ?



Les emplacements pour le stationnement des vélos sont-ils adaptés à une pratique quotidienne (localisation, abri, proximité des équipements, sécurité du mode d'accroche...)?



➔ Manque de stationnements vélos adaptés aux différents besoins



Mobilité du quotidien & Mobilité estivale



Agir sur tous les modes et prendre en compte les spécificités du territoire



1- Mettre en oeuvre la ville apaisée

→ Apaiser / Ralentir / Réduire les vitesses en s'appuyant sur un plan de modération des vitesses



2- Rationaliser l'offre de stationnement public du centre-ville

→ Optimiser le fonctionnement et la gestion des principales poches de stationnement du centre-ville
Contenir l'espace consommé par le stationnement VL pour requalifier les rues au profit des piétons et cyclistes



3- Relier les quartiers et les centralités à pied et à vélo

→ Identifier les parcours de proximité et du quotidien à valoriser pour encourager et faciliter les pratiques
Réduire la dépendance à la voiture sur les parcours du quotidien : « utiliser le bon mode au bon moment »
Relier les nouveaux quartiers d'urbanisation aux centralités et aux équipements
Disposer d'une offre de stationnement et de services vélos répondant à la diversité des besoins



schéma cyclable

ars 2021



1) Un réseau armature (structurant)

Liaisons confortables, lisibles et directes entre les polarités
Liaisons cyclables jalonnées et clairement identifiables
Flux vélos significatifs
Réseau cyclable à haut niveau de service



Une liaison cyclable structurante n'est pas obligatoirement synonyme de Piste cyclable ! Tout dépend du contexte

Les aménagements possibles sont déterminés par :

- le niveau du trafic routier mesuré
- les vitesses pratiquées par les véhicules motorisés
- l'importance du trafic Poids-Lourds
- les emprises disponibles.

2) Un réseau de maillage local

Renforcement de la cyclabilité des centralités
Optimisation des pratiques quotidiennes de proximité
Limitation des conflits d'usages et sécurisation des traversées



La cyclabilité de la ville, ce n'est pas uniquement des aménagements cyclables.

Rappel des objectifs MACS

- Favoriser le vélo du quotidien et multiplier par 5 la part du vélo
- Sortir du modèle « voie verte » qui ne correspond ni à la réglementation ni aux attentes des cyclistes du quotidien
- Remettre le vélo sur la chaussée lorsque les emprises sont insuffisantes : voie partagée



Une liaison cyclable structurante n'est pas obligatoirement synonyme de Piste cyclable !

Tout dépend du contexte ...

Les aménagements possibles sont déterminés par :

- *le niveau du trafic routier mesuré*
- *les vitesses pratiquées par les véhicules motorisés*
- *l'importance du trafic Poids-Lourds*
- *les emprises disponibles.*

Levier du plan de circulation
(réseau des voiries principales)
pour réduire les trafics VL et PL



Levier du plan de modération des vitesses
pour réduire les vitesses





VBS
VITESSE LIMITE
RÉELLEMENT
PRATIQUÉE



TRAFIC
MOTORISÉ EN
UNITÉS DE
VÉHICULE
PARTICULIER PAR
JOUR
(DANS LES DEUX
SENS)

DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)



RÉSEAU CYCLABLE
SECONDAIRE (TRAFIC
INFÉRIEUR À 750
CYCLISTES/JOUR)

RÉSEAU CYCLABLE
PRINCIPAL (TRAFIC
COMPRIS ENTRE 500 ET
3000 CYCLISTES/JOUR)

RÉSEAU CYCLABLE
À HAUT NIVEAU DE
SERVICE (TRAFIC >2000
CYCLISTES/JOUR)

VBS	Trafic motorisé	Réseau cyclable secondaire	Réseau cyclable principal	Réseau cyclable à haut niveau de service
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

1- Trafic motorisé

2- Vitesses pratiquées

3- Flux vélos attendus

4- Emprises disponibles

5- Besoins locaux
(stationnement - accès riverains ...)

RÉGIME DE PRIORITÉ

À choisir selon le contexte

Prioritaire sur le trafic
sécant



La cyclabilité de la ville,
ce n'est pas uniquement des aménagements cyclables.



Créer les conditions pour :

(ré)Apprendre aux cyclistes à **SE SENTIR LEGITIME** dans la circulation

Savoir **PRENDRE SA PLACE** sur la chaussée

rouler à un mètre du bord droit pour éviter les dépassements dangereux et l'ouverture d'une portière

Cheminement Piéton - Gabarits dynamiques

Adapter les largeurs au besoin et au contexte

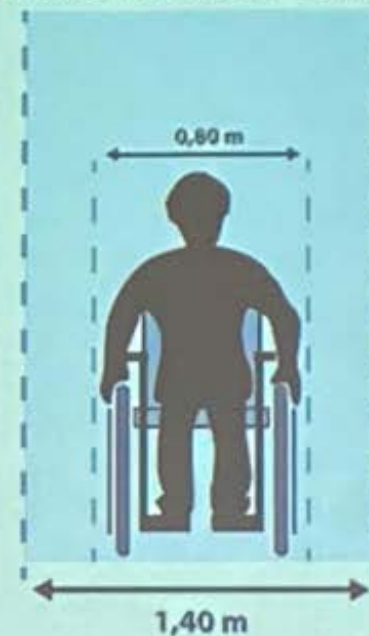
2 piétons se croisent



2 piétons se tiennent la main



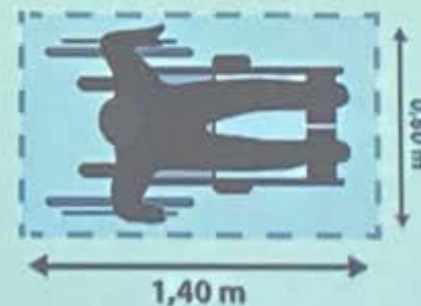
Utilisateur de fauteuil-roulant



Réseau Piéton magistral



Dans les rues où les flux piétons sont significatifs, il convient de dimensionner généreusement les espaces dédiés aux piétons. Bien dimensionner les espaces d'attente des piétons (carrefours, traversées, commerces ...).



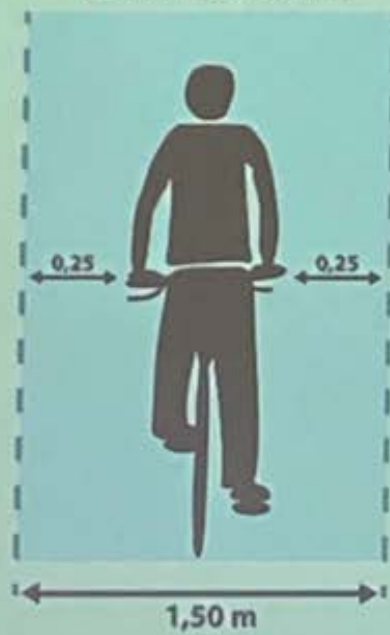
Continuité cyclable - Gabarits dynamiques

Adapter les largeurs au besoin et au contexte

Cycliste en action



Gabarit de sécurité

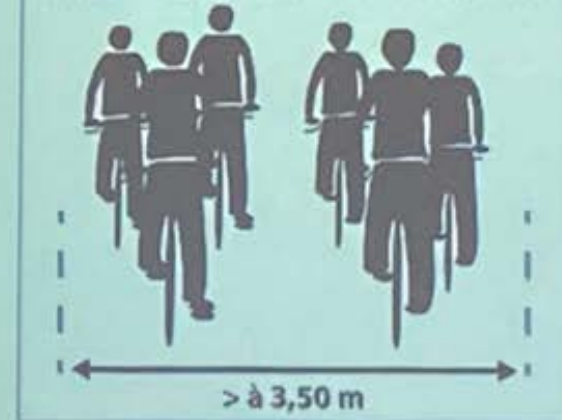


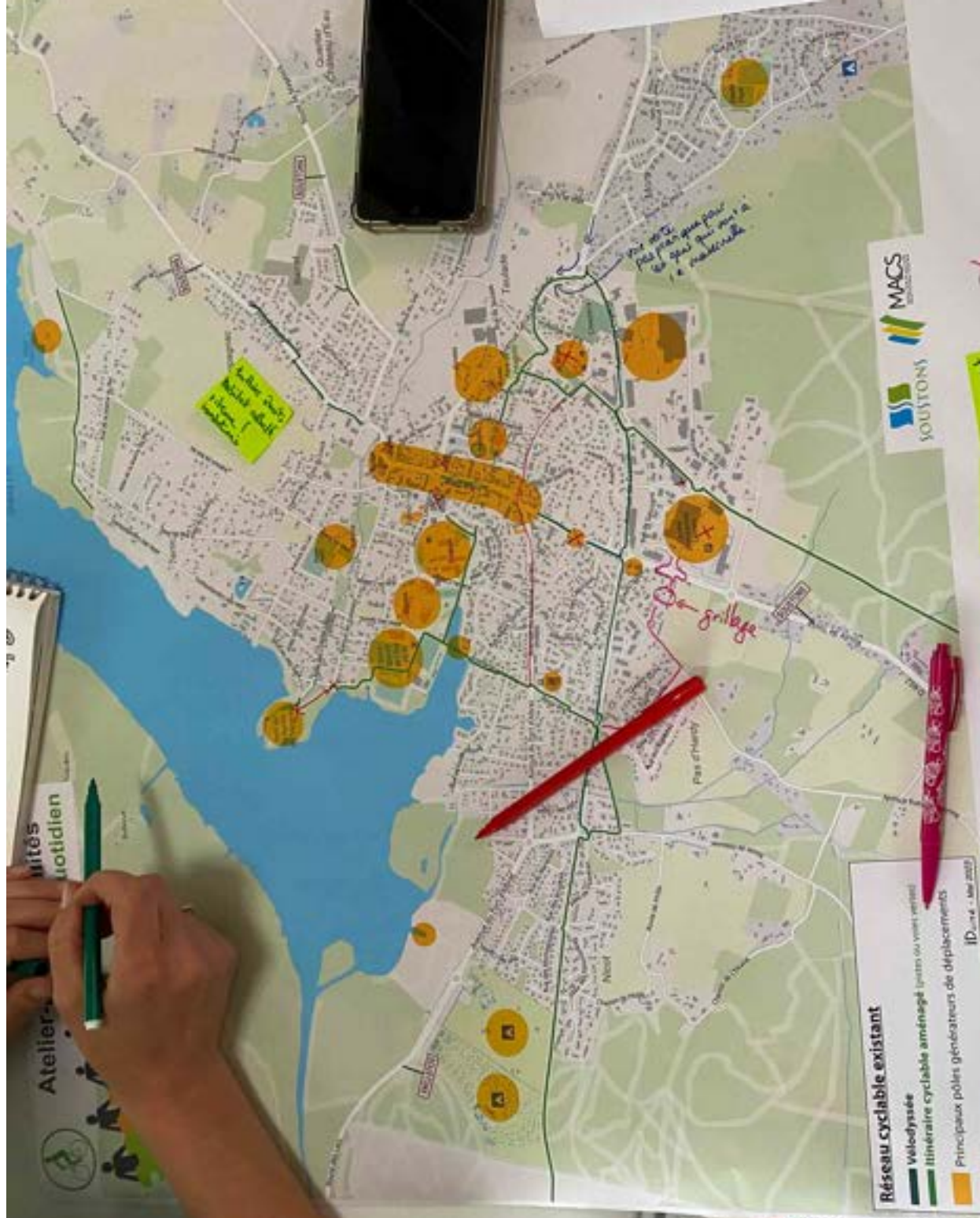
2 cyclistes se croisent



Marge de trajectoire : 20 cm
Marge effet de paroi : 50 cm

Réseau vélo à haut niveau de service





Réseau cyclable existant
 - Velodysée
 - Itinéraire cyclable aménagé (verts ou verts grisés)
 - Principaux pôles générateurs de déplacements

△ SIGMAÏTIQUE

- Regard des usages sur les axes vertes
- péris
- chemins pour travaux ou loisirs
- Passage à faire (panneau?)
- Réseau clés tenus ou lâchés
- Souvette obligatoire

Approche humoristique.

Les loueurs doivent faire passer le message.

- Les vélos sont de D en D cher
- Le stationnement doit être visible.

X Stationnement.
 → Nécessité de contrôler sous cyclable pas tout!

Stationnement
 - valeurs de
 usages

Signalétique
 - choix de
 police

Stationnement
 - Lignes A LA
 200m

Difficulté
 - sur piste cyclable
 - stationnement

SEULS BIL
 - STATION
 - obligations
 - visibilité

- pas de
 - stationnement

pas de
 pas de
 pas de

grillage

Stationnement
 - valeurs de
 usages

Ateliers
 - quotidien

Piéton / Vélo - Gabarits dynamiques

Adapter les largeurs au besoin et au contexte

Gabarit de sécurité 1 Piéton + 1 Cycliste



Gabarit de sécurité 1 Piéton + 2 Cyclistes qui se croisent

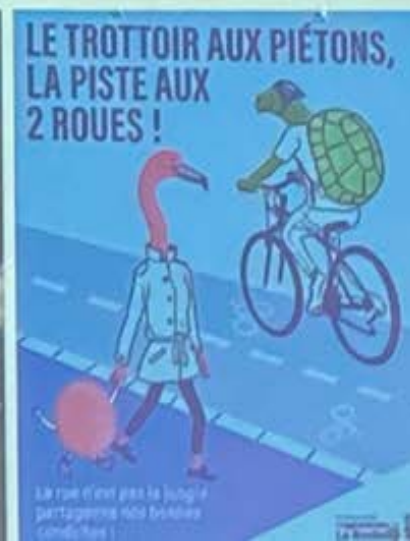


La cohabitation piétons/vélos peut être envisagée dans des cas exceptionnels et sous certaines conditions.

Elle dépend principalement de l'espace disponible et de la fréquentation piétonne et des flux vélos mesurés ou attendus. Elle doit être proposée en dernier recours après avoir examiné au préalable toutes les autres possibilités d'aménagement.

Rappel : il n'existe pas en France de statut réglementaire permettant aux piétons et aux cyclistes de circuler ensemble sur une même partie du trottoir. Le trottoir partagé piétons/cyclistes n'a donc pas d'existence réglementaire et il ne fait l'objet d'aucune norme ni recommandation. Un trottoir ne peut pas être une voie verte.

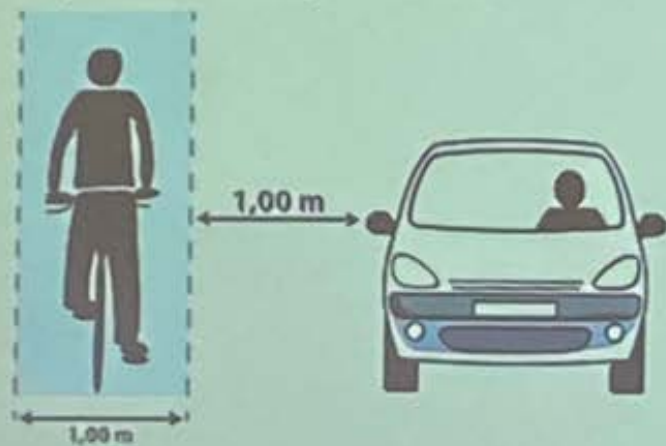
Seuls les cyclistes de moins de 8 ans sont autorisés à emprunter les trottoirs, à condition de rouler à une allure raisonnable et de ne pas gêner les piétons.



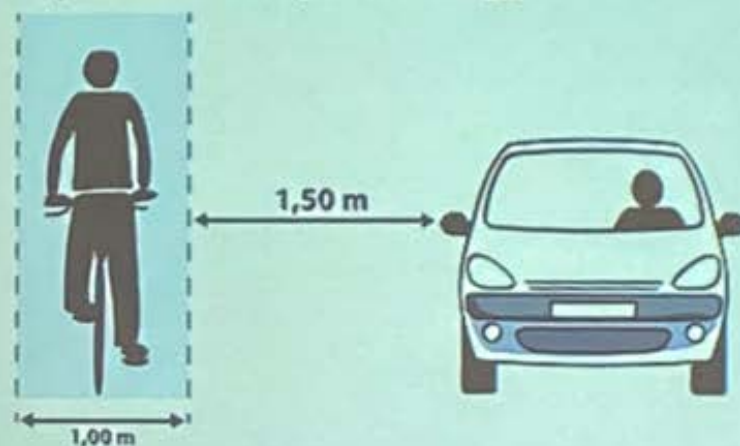
Vélo / Voiture - Gabarits dynamiques

Adapter les largeurs au besoin et au contexte

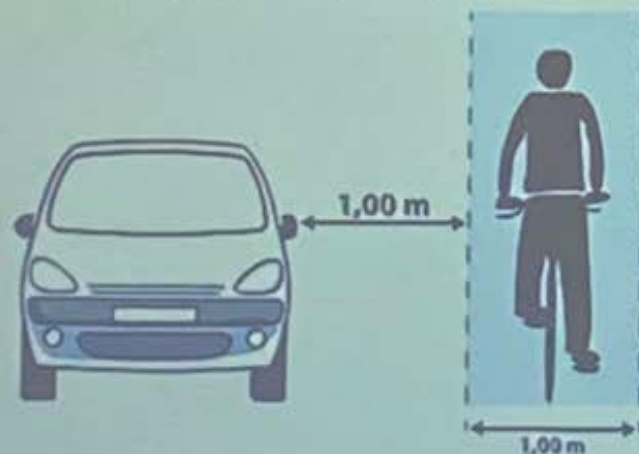
Dépassement d'un cycliste en ville



Dépassement d'un cycliste hors agglomération



Cycliste et stationnement latéral



La distance minimum de sécurité pour dépasser un cycliste est de 1 m en ville et de 1,50 m en rase campagne.

L'automobiliste est autorisé à chevaucher une ligne blanche continue pour effectuer son dépassement, sous réserve de le faire sans danger. Attention, le franchissement complet de la ligne continue est interdit.



Quels sont les points forts pour développer le vélo ?

Quels sont vos lieux fréquentés régulièrement ?

Localiser les pôles générateurs de déplacements

Quelles sont les priorités selon vous ?

identifier les sites/secteurs à traiter en priorité

Les critères d'usage à travailler avec vous

- 1- Continuité des itinéraires
- 2- Outils/mesures de sécurité à mettre en oeuvre
- 3- Lisibilité du tracé (jalonnement - marquage au sol - traitement)
- 4- Confort d'utilisation (qualité des revêtements)
- 5- Connexion - desserte des polarités - intermodalité
- 6- Offre de stationnement adaptée et rassurante
- 7- Services associés (réparation, location, communication ...)





Restitution
des tables rondes

MAI
MACS





MAJ
Restitution
des tables rondes



Quel mode de déplacement avez-vous utilisé pour venir à la réunion ?
 Placer la gommette sur votre quartier d'habitation

-  A Pied
-  A Vélo
-  En Voiture

Réseau cyclable existant

-  Velodyssée
-  Itinéraire cyclable aménagé (pistes ou voies vertes)